

UNA VITA AL LIMITE

CAPITOLO DIECI

1964

La prima gara a cui partecipai nel 1964 si tenne nel circuito di Warwick Farm, in Australia. Guidavo una Brabham per David Mackay, che era un pilota da gara e adesso fa il giornalista: la Brabham era stata la vettura di Jack Brabham l'anno precedente ed era il primo modello di automobile da Gran Premio, nonché la prima Brabham che avessi mai guidato. Fu la mia auto per tutta la Formula Tasman. Ci vinsi addirittura una gara a Longford, in Tasmania, uno dei pochi circuiti su strada rimasti al mondo, con dei rettilinei molto veloci. È un circuito molto particolare, poiché passa sopra un paio di ponti di legno e attraverso un passaggio a livello. Davvero singolare, in quanto a volte è stato necessario sospendere corse e allenamenti per consentire il passaggio di un treno. Di recente, nel 1968, proprio quando mi trovavo da quelle parti, dei giovanotti hanno appiccato fuoco a uno dei ponti nel bel mezzo della notte, tanto che ora del mattino ardeva allegramente: sono intervenute le camionette dei pompieri e le corse sono state posticipate di un paio d'ore. Poi, proprio prima dell'inizio della gara principale, il fuoco ha ripreso a bruciare nonostante la fitta pioggia e la corsa è stata posticipata ulteriormente. In realtà abbiamo rischiato di non gareggiare del tutto, poiché parte del percorso che attraversava il ponte era stato divorato dalle fiamme. Era molto pericoloso, ma non quanto la gara in sé, che si svolse tutta sotto la pioggia. Nei rettilinei più lunghi superavamo i 270 chilometri orari, tanto che le vetture parevano quasi quei sassi piatti che ci si diverte a lanciare da bambini, facendoli saltare sull'acqua. La gara fu brillantemente vinta da Piers Courage, grazie a pneumatici Dunlop ultrasottili che fendevano l'acqua, riducendo il rischio di perdere aderenza.

Tornando al 1964, io e Ian Walker decidemmo di correre il rally di Monte Carlo in coppia. Nel tentativo di essere più competitivi, stabilimmo di prenderci dieci giorni per studiare le varie prove speciali del circuito. Nel frattempo io dovevo gareggiare anche nel Gran Premio della Nuova Zelanda e nella Formula Tasman in Australia: l'agenda di un pilota in carriera è sempre piuttosto fitta, per cui fissammo la ricognizione per dicembre dell'anno precedente. Ci fu assegnata una Ford Falcon, una vettura piuttosto grossa per quel rally, ma anche potente e divertente da guidare.

Per la ricognizione portammo con noi una Falcon della scuderia, con l'idea di percorrere l'intero circuito e prendere tutte le note necessarie. Ci mettemmo parecchio impegno, alzandoci alle sei ogni mattina, uscendo in tutta fretta e trascorrendo l'intera giornata sulle frazioni cronometrate: la sera arrivavamo distrutti. Non tralasciammo nemmeno il minimo dettaglio in quelle ricognizioni: ormai è così che bisogna fare se si vuole vincere. Si deve provare e riprovare il percorso, prendendo le proprie note. Il guaio è che, il giorno del rally, le condizioni meteorologiche possono cambiare drasticamente. Non serve a nulla segnarsi una curva sinistra veloce quando il terreno è bello asciutto, per poi arrivarci in gara e trovarla coperta di neve e ghiaccio: a quel punto le note diventano del tutto inutili. Se si ha una squadra efficiente, il responsabile avrà fatto verificare e correggere le note appena prima del rally, oltre a premurarsi di controllare le previsioni meteorologiche.

Una delle innovazioni che introducemmo quell'anno fu il sistema di interfono: nelle prove speciali dovevamo indossare il casco, perciò decidemmo di inserirci delle cuffie di modo che il navigatore potesse parlarmi senza urlare, cosa che ci valse un notevole vantaggio. Lui poteva parlare normalmente e io riuscivo a sentirlo alla perfezione, per cui ci è stato molto utile. Non penso che le altre squadre usassero lo stesso metodo, ma io ne fui molto colpito.

Ricordo che prima del rally andai da Lincoln Cars, sulla Great West Road di Brentford, per recuperare la mia vettura: «Guidala fino in fondo alla strada, vedi come va», mi dissero. Io la portai a velocità molto blanda fino all'aeroporto di Londra, dove un gran rumore di ferraglia mi disse che le bronzine si erano fuse.

Non ne fui molto contento. I meccanici dovettero sostituire il motore durante la notte, ma alla fine partimmo per il rally. Il primo guasto avvenne quando uno dei bulloni che tenevano la balestra attaccata all'assale posteriore si ruppe e l'auto cominciò ad andare da tutte le parti. Quando accadde di nuovo, fummo costretti a razziare il furgone di servizio per un ricambio: purtroppo ci ritrovammo con un pezzo troppo piccolo, per cui molla e assale continuavano a sbatacchiare e sobbalzare: era chiaro che c'era qualcosa fuori posto che provocava la rottura del bullone.